This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

TRANSPORTATION
LIBRARY
HE
3080
.M22
G8

A 756,773 DUPL

Digitized by Google

FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

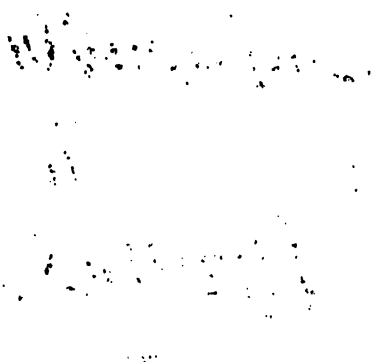
Digitized by Google

TRANSPORTATION LIBRARY

Digitized by Google

PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

8

E.2.

No. 3

Welche Richtung

soll die

Main-Neckar-Eisenbahn

erhalten

PARSONS LIBRARY University of MICHIGAN

Mit Rücksicht auf das angebliche Resultat der jüngsten Unterhandlungen in Karlsruhe von Sachfreunden beantwortet.

Herausgegeben

von

J. P. Grohe.

Mannheim.

Verlag von Tobias Loeffler.

1843.

Digitized by Google

Transportation
Library

HE
3080
.M22
G8

Digitized by Google

Transport.

9-25-50 7W

Ueber den Anschluß der Main-Neckar-Eisenbahn an die große
adische Bahn, ob in Mannheim oder in Heidelberg, haben sich
ahlreiche Stimmen in größeren und kleineren Aufsätzen vernehmen
assen.

Die Gründe und Gegengründe können so ziemlich als erschöpft
etrachtet werden, doch sind sie meistens mit einer gewissen Gereiztheit
argestellt, welche die Anschauung trübt. Wir wollen versuchen, die-
elben, soweit sie bei unparteiischer Prüfung Bestand halten, in
hrer Nacktheit, ohne allen Redeschmuck, in systematischer Ordnung,
arzustellen, und, soweit nöthig, zu ergänzen. So sehr auch die ver-
chiedenartigen Interessen, welche hierbei zur Sprache kommen, in ein-
nder greifen, so dürfte doch ihre logische Gegeneinanderstellung und
egenseitige Abwägung die Beantwortung der Frage mit mathematischer
Zuverlässigkeit erkennen lassen, in so fern das Gewicht der Gründe
und die Größe der entgegenstehenden Interessen zu entscheiden haben.

Vor Kurzem war in Carlsruhe ein Zusammentritt von Badischen,
Hessischen und Frankfurter Bevollmächtigten, um über die Ausführung
der Main-Neckar-Eisenbahn im Allgemeinen und damit auch über die
Richtung derselben zu unterhandeln. Ueber das Resultat der Unterhand-
lung verlautet, daß die Nordbahn weder in Mannheim, noch in Hei-
delberg, sondern in der Mitte zwischen beiden Städten in Friedrichs-
feld in die badische Bahn einmünden soll. Es ist dieses ein Novum,
das noch nicht besprochen wurde, doch nur gehörig beurtheilt werden
kann, wenn die verschiedenen Interessen für die Bahnrichtungen nach
Mannheim und nach Heidelberg klar vor Augen liegen. Wir werden
daher in unserer Darstellung zunächst diese Interessen in's Licht setzen,
und dann bei Beantwortung der aufgeworfenen Fragen auch die Ver-
mittelungsvorschläge, wozu die Einmündung der Nordbahn in Fried-
richsfeld gehört, beleuchten.

Daß übrigens die angegebene Richtung nach Friedrichsfeld das
definitive Resultat der Unterhandlung sei, daß darüber schon ein Ver-
trag unter den Bevollmächtigten abgeschlossen worden, wird stark in

Digitized by Google

Zweifel gezogen. Jedenfalls wird anzunehmen sein, daß ein solche Vertrag noch nicht ratificirt, daß er noch nicht bei den höchsten Staats behörden berathen ist. Wir sind auch der Ansicht, daß er nicht ohn Zustimmung der betreffenden Stände ratificirt werden kann, da wede der Beschluß der Hessischen, noch jener der Badischen Stände die Re gierungen dazu ermächtigt; und bei der Triftigkeit der in Frage lie genden Interessen ohne Zustimmung der Stände nicht wird vollzoge werden wollen, auch nicht vollzogen werden kann, weil diese die Ge der dazu zu bewilligen haben.

Frankfurt hat seine gesetzgebende Versammlung noch gar nich gehört, und der Beschluß der Hessischen Stände genehmigt den Ba der Eisenbahn auf Staatskosten ausdrücklich nur bei dem Anschluss in Heidelberg, doch können nach dem angeblichen Resultat, wie wir sehen werden, die Regierungen dieser beiden Staaten die Ratification eines etwaigen Vertrags leichter vertreten, als die Badische Regierung.

Der Beschluß der Badischen Stände, wie er in den vaterländi schen Heften pag. 121. veröffentlicht wurde, ermächtigt zwar die Re gierung einen neuen Vertrag einzugehen, wonach der Bahnbau auf Staatskosten herzustellen wäre, ohne dabei über die einzuhaltende Bahn-Richtung eine feste Bestimmung zu treffen, doch wird der Regierung empfohlen, bei dem Vertragsabschlusse die Interessen des Großherzog thums und insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handels platz zu wahren, und namentlich, wenn man sich für die Richtung über Heidelberg entscheiden sollte, dieses nur unter gewissen erschweren den Bedingungen zuzugeben. Allein aus der ganzen Verhandlung, wie sie bisher zur Oeffentlichkeit kam, geht hervor, daß der Beschluß nur aus dem Grunde so unentschieden ausfiel, weil die Frage nicht genügend vorbereitet war, weil man es nicht wagte, ohne genügende Vorbereitung über das im Kampfe liegende Interesse zweier Lan desbezirke zu entscheiden, weil man das Vertrauen hatte, daß die Regierung nach reiflicher Berathung der Sache das Landesinteresse besser wahren werde, als ein übereilter ständischer Beschluß. Und dieses war auch nach dem Hergang der ständischen Verhandlung wohl begründet. Die Sache wurde erst am Schlusse des Landtags, wo alle Mitglieder mit Arbeiten überhäuft waren, und nicht in der Form an die Kammern gebracht, in welcher die Regierung für irgend einen Gegenstand die Zustimmung derselben in Anforderung bringt, sondern lediglich als eine Frage, über welche die Regierung selbst noch keine

Digitized by Google

Entscheidung getroffen hatte und ohne Beigebung von Gründen für die eine oder andere Ansicht; es wurde über die wegen der verschiedenen Interessen sehr verwickelte Frage nur ein mündlicher Bericht erstattet, und gleich den folgenden Tag darüber discutirt. Einzelne Mitglieder konnten wohl vorbereitet sein; allein von der Mehrheit dürfte wohl anzunehmen sein, was selbst der Veteran von Itzstein am Tage vor der Debatte von sich sagte, als er auf Vertagung des Gegenstandes antrug, daß sie nicht genügend vorbereitet war.

Bei der ganzen Verhandlung war stets nur von der Bahnrichtung nach Heidelberg oder nach Mannheim, stets nur von den Interessen Heidelbergs mit der Bergstraße im Gegensatz zu jenen Mannheims, nirgend war von dem jetzt zur Sprache kommenden Vermittelungs-Vorschlag nach Friedrichsfeld die Rede. Wenn dieser Vorschlag wirklich eine Vermittelung der Interessen Mannheims und Heidelbergs wäre, und das Land nicht mit größern Lasten dabei belegt würde, als der ständische Beschluß für die Bahnrichtung nach Heidelberg enthält, so könnte man die Regierung für ermächtigt halten, den Vertrag darauf abzuschließen, allein wir werden später zeigen, daß dieses nicht der Fall ist. Wir können daher auch die Badische Regierung nicht für ermächtigt halten, ohne Zustimmung der Stände den neuen Vorschlag anzunehmen, und zweifeln nicht, daß der Gegenstand noch einmal vor die Kammern gebracht wird.

Wir halten es jetzt mehr als je an der Zeit, die öffentliche Meinung darüber aufzuklären, zumal da der Gegenstand nicht blos localer Natur, sondern im Allgemeinen von Interesse für die contrahirenden Staaten ist, und erwarten, daß unsere Darstellung der Sache nicht blos von badischer Seite, sondern auch von Seiten Hessens und Frankfurts mit Gründen bekämpft werde, wenn man unsere Ansicht nicht theilt.

Wir werden zunächst die Interessen eines jeden der contrahirenden Staaten nach den verschiedenen Ortsinteressen für die Bahnrichtung nach Heidelberg und nach Mannheim besonders darstellen, und dann unter Berücksichtigung der Interessen des allgemeinen Verkehrs und unter Beurtheilung der möglichen Vermittelungsvorschläge zur Beantwortung der gestellten Frage schreiten.

Bevor wir jedoch hiezu übergehen, wollen wir unsere Ansicht über einige allgemeine Verhältnisse aussprechen, von welcher wir bei Beurtheilung der Sache ausgehen, um sofort die Darstellung selbst in ge-

Digitized by Google

drängter Uebersicht geben zu können, wodurch die Gegensätze sich schärfer herausstellen und das Urtheil erleichtert wird.

a) Wir gehen von der Ueberzeugung aus, daß nicht blos der Personenverkehr, sondern auch der Waarenverkehr sich der Eisenbahnen bedienen wird, und zwar vorzugsweise, wenn einmal die großen Verbindungen hergestellt sein werden.

Diese Ueberzeugung beruht auf der Natur der Sache, indem der Transport auf Eisenbahnen in Beziehung auf Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit jedem andern Transportmittel vorangeht, und in Beziehung auf Wohlfeilheit den Transport auf Landstraßen unbedingt und selbst den Transport auf schwierigen oder durch Zölle überlasteten Wasserstraßen bei der Bergfahrt übertrifft. Für den Personenverkehr werden zwar die Dampfschiffe in der guten Jahreszeit mit annähernden Preisen wegen der Annehmlichkeit der Reise den Vorzug behaupten; für den Waarenverkehr werden aber die Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen nicht blos bei gleichen Preisen, sondern auch bei verhältnißmäßig höhern Preisen zur Zeit, wenn Eisgang, Fluth oder Wassermangel die Schifffahrt hindern, oder bei Gütern, bei welchen wegen ihres Werthes oder wegen Handelsconjunkturen die Geschwindigkeit des Bezugs in Rechnung gezogen wird, vorgezogen werden. Die Erfahrung in Amerika, England und Belgien und selbst in Deutschland bestätigt diese Ansicht. Daß der Güterverkehr im Großen sich der Eisenbahnen bedient, zeigen schon folgende statistische Verhältnisse. Die jüngst in der allgemeinen Zeitung erschienene Zusammenstellung des Verkehrs auf den deutschen Eisenbahnen enthält für das Jahr 1842:

auf der Bahn von Köln-Aachen ein Waarenquantum von 539,018 Centn.
auf der Bahn von Berlin-Anhalt . . . 422,209 „
„ „ „ „ Wien-Brünn-Olmütz 1,317,004 „
„ „ „ „ Wien-Raab . . . . 614,056 „

Auf der Leipzig-Dresdner Bahn, die 14 deutsche Meilen lang ist, betrug die Einnahme von Personen 320,021 Thlr. und von Gütern 172,875 Thlr. Auf den Belgischen Bahnen, von welchen im Jahre 1841 eine Strecke von 68 Lieues im Betrieb war, wurde nach dem jüngsten Berichte des Ministers an die

Digitized by Google

Kammern von Personen eine Einnahme von 4,241,004 Fr. und von Gütern eine Einnahme von 1,980,907 Fr. erzielt. Der belgische Tarif hat

als Norm von groben Gütern 5 Cent. per 100 Klogr. und Lieue.
von Kaufmannsgütern $7\frac{1}{2}$ à dto.

und wird bei großen Transporten noch wesentlich gemindert. Dies berechnet sich für den Zolleentner und die deutsche Stunde (halbe deutsche Meile) von groben Gütern auf $\frac{51}{100}$ kr.
von Kaufmannsgütern auf $\frac{77}{100}$ kr.

b) Wir gehen ferner von der Ueberzeugung aus, daß auch auf den Eisenbahnen von der größten Ausdehnung und in ununterbrochenem Zusammenhang noch ein bedeutender Speditionshandel existiren wird, und gründen diese Ueberzeugung auf die Natur der Sache und die Erfahrung in Belgien. Die Vermittelung der Spedition auf den Eisenbahnen könnte nur dann aufhören, wenn die Verwaltung des Eisenbahnbetriebs so eingerichtet würde, daß alle Waaren, wie gegenwärtig die kleinen Versendungen auf der Post, nach allen Richtungen und auf die größten Entfernungen auf eigene Gefahr um Preise, die den jetzigen Frachtpreisen nahe kommen, zur Förderung übernommen, und zu diesem Zwecke die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, wie jetzt die Postverwaltungen mit einander in ein Vertragsverhältniß treten. Allein eine solche Verwaltung bei großen Gütermassen auf ausgedehnten Eisenbahnstrecken könnte unmöglich genügend überwacht und müßte unverhältnißmäßig kostspielig werden. Der bereits allegirte Bericht des belgischen Ministers an die gesetzgebende Versammlung für das Verwaltungsjahr 1841, bestätigt vollkommen diese Ansicht. Man hatte es in Belgien versucht, von dem frühern Systeme, wonach neben den Postwagenstücken gegen die gewöhnlichen hohen Tarife nur ganze oder Viertel Waggon-Ladungen (eine Waggon-Ladung gleich 80 bis 90 Centnern) auf Gefahr des Spediteurs gegen geringe Frachtsätze übernommen wurden, zu einem Systeme herabzusteigen, wonach Quantitäten bis auf 2 Centner herab um die geringen Frachtsätze übernommen wurden; allein der Versuch ist nicht gelungen, man ist nach kurzer Zeit zu dem frühern Systeme mit wenigen Modifikationen zurückgekehrt. Es werden gegenwärtig, abgesehen von den Postwagengütern, übernommen:

Digitized by Google

1. Von groben Gütern, als: Baumaterialien, Brennholz, Steinkohlen, Salz, Metallen, Cerealien aller Art, nur ganze Waggon-Ladungen zu 5 Centimes per 100 Kilogramm und Lieue;
2. Von den eigentlichen Kaufmannsgütern, soweit sie nicht unter 1 und 3 gehören, nach den Hauptstationen nur Quantitäten von 10 Centnern feste Waaren und 2 Centnern flüssige Waaren und nach den Zwischenstationen nur 20 Centner im Allgemeinen zu 7½ Centimes per 100 Kilogramme und Lieue.
3. Von zerbrechlichen Waaren nur in unter 2. bemerkten Quantitäten zu 10 Centimes per 100 Kilogr. und Lieue;
4. Es findet eine Minderung dieses Tarifs um 10% statt, wenn von den groben Gütern 20 Waggon-Ladungen und von den übrigen Gütern ganze Waggon-Ladungen zur Versendung übergeben werden — bei Versendung von ganzen Waggon-Ladungen wird diese Ladung nur zu 4000 Kilogr. berechnet, obgleich der Waggon bis zu 4500 Kilogr. aufnimmt, und die Güter Nr. 3 können denen Nr. 2 um den gleichen Tarif von 7½ Centimes beigeladen werden.

Dieses ist festgesetzt für das Gebiet einer einzigen Eisenbahnverwaltung; wenn aber erst verschiedene Verwaltungen in Verbindung treten, so wird die Versendung wohl noch mehr vereinfacht werden. Der belgische Minister hat jetzt schon bemerkt, daß er vielleicht zu einem noch einfachern Systeme zurückkehren müsse.

Daß bei solchen Bestimmungen auch auf den Eisenbahnen die Spedition noch eine bedeutende Rolle spielt, wird Niemand läugnen können. Nur da, wo die Güter in Massen von verschiedenen Seiten zusammenströmen, können wiederum die Versendungen in neuen Zusammensetzungen nach verschiedenen Seiten mit Schnelligkeit und Wohlfeilheit geschehen. Nur an solchen Orten wird sich ein Ruhepunkt für den Handel, ein Sammelplatz für die Güter bilden.

c) Den begonnenen Streit über die Wichtigkeit des Speditionshandels im Allgemeinen werden wir nicht fortsetzen. Es dünkt uns, er war mehr über die vorher erwähnte Frage erhoben, die wir

Digitized by Google

bereits beantwortet haben. Es ist nicht geläugnet worden, und kann nicht geläugnet werden, daß ein Ort, welcher für den Speditionshandel günstig gelegen ist, auch für den Handel im Allgemeinen günstig gelegen ist, weil er an solchen Orten seine Bezüge und Versendungen am Wohlfeilsten und Schnellsten vollziehen, sein Marktgebiet am Weitesten ausdehnen kann. Daß der Handel eines Orts auch auf einen andern Grund, als die günstige Lage für den Speditionshandel basirt sein kann, nämlich auf die Fabrikindustrie oder den Produktenreichthum einer Gegend, selbst auf den Geldreichthum einer Stadt, versteht sich von selbst; doch fehlt ihm ein wesentliches Beförderungsmittel, wenn ihm die zur Spedition günstige Lage fehlt, während ein zur Spedition günstig gelegener Ort, auch abgesehen von seinen eigenen Erzeugnissen und seinem eigenen Bedarf, den Zwischenhandel mit fremden Erzeugnissen nach entfernten Gegenden am Leichtesten an sich ziehen und am Weitesten ausdehnen kann. — Wir werden in unserer Darstellung häufig nur vom Speditionshandel sprechen, weil die aufgeworfene Frage über die Richtung einer Eisenbahn damit in nächstem Zusammenhange steht; daß aber dabei nicht blos die Speditionsgebühren gemeint sind, versteht sich aus dem Gesagten von selbst.

d) Wir werden in unserer Darstellung auf sogenannte Palliativmittel zur Unterstützung des Handels, wie dieses für den Fall des Anschlusses der Bahn in Heidelberg zu Gunsten des Handels von Mannheim in Beziehung auf die Frachtsätze bei seinen Versendungen und Bezügen nach und von dem Norden von den badischen Ständen beschlossen wurde, keine Rücksicht nehmen, weil dergleichen nicht auf die Natur der Sache gegründete Begünstigungen auf die Dauer entweder nicht fortbestehen oder durch andere entgegenstehende Mittel ausgeglichen werden. Wir werden lediglich die auf die natürliche Lage der Orte gegründeten Verhältnisse zur Basis unserer Betrachtungen nehmen.

e) Wir können endlich die Ansicht nicht theilen, daß der Staatsvertrag zwischen Baden, Hessen und Frankfurt vom Jahre 1838 über den Bau der Main-Neckar-Eisenbahn, welcher die Richtung der Bahn nach Mannheim festsetzt, überhaupt und namentlich auch in Beziehung auf den jetzt in Erörterung liegenden Punkt über die Richtung der Bahn als erloschen zu betrachten sei, weil

Digitized by Google

es der hessischen Regierung noch nicht gelungen ist, eine Aktiengesellschaft unter annehmbaren Bedingungen zu Stande zu bringen. Die Bedingung für die Aktiengesellschaft, den Bau sogleich zu beginnen und binnen vier Jahren zu beendigen, kann natürlich erst in Kraft treten, wenn eine solche sich gebildet hat. Wenn die Zugeständnisse zur Bildung einer Aktiengesellschaft nicht günstig genug waren, so folgt daraus nur, daß man sich zu günstigeren verabredet, und es ist wohl nicht zu zweifeln, daß bei Gewährung einer Zinsgarantie eine Gesellschaft sich bildet, eine Zinsgarantie ist aber keine schwerere Last als die Uebernahme des Baues auf Staatskosten. Jedenfalls gehört zur Auflösung des Vertrags die Zustimmung sämmtlicher Contrahenten, und wenn man jetzt, wie es scheint, die Uebernahme des Baues auf Staatskosten allgemein für angemessener hält, als die Bildung einer Aktiengesellschaft unter Zinsgarantie, so folgt daraus nur, daß man diese eine Stipulation des Vertrags abändert. Keinenfalls kann für die Auflösung des Vertrags angeführt werden, daß Baden erst später von Führung der Bahn in gerader Richtung von Mannheim nach Karlsruhe abgegangen sei, da der Vertrag hierüber nichts enthält, und jedem gleich in der ersten Vorlage der Regierung an die Stände im Februar 1838 die Richtung von Mannheim über Heidelberg nach Karlsruhe proponirt wurde, zu welcher Zeit der fragliche Staatsvertrag noch nicht ratificirt war. Im Gegentheil beweisen die Handlungen Badens, daß man den Vollzug des Vertrags im Auge hatte, da der Bahnhof in Mannheim lediglich wegen Fortsetzung der Bahn nach Darmstadt seine jetzige Stellung erhalten hat.

Uebrigens werden wir auf den Fortbestand dieses Vertrags im Verlauf unserer Darstellung kein besonderes Gewicht legen, da wir lediglich die Natur der Sache ohne Zwangsverhältniß ins Auge fassen wollen.

Nach diesen Vorbemerkungen gehen wir nun zur speziellen Darstellung der Interessen der einzelnen Contrahenten in Beziehung auf die vorliegende Frage und zur Beantwortung dieser selbst über und unterstellen dabei folgende Längen der in Frage kommenden Eisenbahnstrecken nach deutschen Stunden (halbe deutsche Meilen zu 3703 Meter), weil diese bei unsern deutschen Nachbarn bekannter sind, als die badischen Stunden. Wir über-

Digitized by Google

gehen dabei die Bahnrichtung von Darmstadt in gerader Linie nach Mannheim, da von keiner Seite Einwendungen gegen die Bahnrichtung an der hessischen Bergstraße hin über Birnheim nach Mannheim gemacht werden, wenn die Hauptrichtung nach Mannheim eingehalten werden soll.

Von Frankfurt über Darmstadt, Heppenheim und Birnheim nach Mannheim beträgt die Länge $20^3/_{10}$ deutsche Stdn.
von Frankfurt über Darmstadt und Weinheim nach Heidelberg $21^9/_{10}$ dto.
von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg nach Friedrichsfeld $21^1/_{10}$ dto.
von Mannheim nach Heidelberg $5^1/_{10}$ dto.
wobei Friedrichsfeld als die Mitte angenommen wird,

woraus sich als Folgerung folgende Distanzen ergeben:

von Frankfurt über Heidelberg nach Mannheim 27 dto.
von Frankfurt über Mannheim nach Heidelberg $25^4/_{10}$ dto.
von Frankfurt über Friedrichsfeld nach Mannheim, so wie nach Heidelberg gleich weit $23^6/_{10}$ dto.

Die Interessen des Großherzogthums Baden bei der vorliegenden Frage.

Bei der Frage über die Richtung der Main-Neckar-Eisenbahn, kommen für das Großherzogthum Baden verschiedene Interessen zur Sprache, nämlich das Lokal-Interesse der Stadt Mannheim, jenes der Stadt Heidelberg, jenes der Stadt Weinheim und der badischen Bergstraße, und endlich das Landesinteresse des Großherzogthums im Allgemeinen.

Das Interesse der Stadt Mannheim spricht laut für die Bahnführung nach Mannheim, indem bei der Bahnführung nach Heidelberg der Verkehr zwischen Mannheim und Frankfurt einen Umweg von $6^7/_{10}$ Stunden zu machen hätte, und in Beziehung auf den Verkehr von Süden nach Norden und Nordosten Mannheim auf die Entfernung von $5^1/_{10}$ Stunden neben die Straße gelegt würde. Es

Digitized by Google

handelt sich bei Darstellung dieses Verkehrs nicht blos um die Bezüge und Versendungen und den Personenverkehr von Mannheim und seiner Umgebung, sondern auch um den Verkehr über Mannheim, um den Handel Mannheim's auf folgenden drei Hauptrouten des allgemeinen Verkehrs:

a) Es handelt sich zunächst um den Verkehr auf der Route zu Land aus Rheinbaiern und dem mittleren Frankreich nach dem mittleren und nördlichen Deutschland und umgekehrt, und wenn, wie es nicht zweifelhaft scheint, die Berbacher Eisenbahn in der Rheinschanze mündet und über Metz mit der Hauptbahn nach Paris in Verbindung kommt, um den großen Verkehr auf der Route von Paris nach Berlin und Petersburg, da diese Verbindungslinie die kürzeste und namentlich kürzer wird, als die Eisenbahnlinie über Belgien, Achen, Cöln und Kassel. Ueber die Wichtigkeit dieses Verkehrs haben wir kein Wort beizufügen. Aber auch, wenn die Berbacher Bahn nicht in der Rheinschanze mündet, bleibt der Verkehr aus Rheinbaiern nach Frankfurt und dem Norden und Osten noch bedeutend genug, um den Umschlag desselben zu gewinnen zu suchen. Mit der Route zu Land über Mannheim concurrirt in Beziehung auf diesen Verkehr die Route von der Rheinschanze zu Wasser nach Mainz und dort auf die Eisenbahn oder ganz zu Wasser nach Frankfurt. Der Anschluß der Bahn in Mannheim würde entschieden der Route über Mannheim den Vorzug geben, während der Umweg von $6^{7}/_{10}$ Stunden über Heidelberg die Concurrenz der übrigen Routen stark erhalten würde, selbst wenn die Berbacher Bahn in der Rheinschanze mündet, wie das Längeverhältniß der verschiedenen Routen zeigt.

von Mannheim in directer Linie nach Frankfurt $20^{3}/_{10}$ deutsche Stdn. Eisenbahn,

von Mannheim über Heidelberg nach Frankfurt 27 deutsche Stdn. Eisenbahn,

von der Rheinschanze ganz zu Wasser nach Frankfurt $27^{1}/_{2}$ deutsche Stdn. nicht beschwerliche Wasserstraße,

von der Rheinschanze zu Wasser nach Mainz 20 deutsche Stdn. und von da auf die Eisenbahn bis Frankfurt 8 deutsche Stdn. zusammen 28 deutsche Stdn. Eisenbahn.

Digitized by Google

Bei dem Umweg über Heidelberg würde jedenfalls in weit höhern Maaße als bei dem direkten Zug der Personenverkehr die Dampfschiffe nach Mainz und der Waarenverkehr die Dampf- und Segelschiffe bis Mainz oder Frankfurt suchen, wenn auch eine doppelte Umladung demselben beschwerlich fällt und dabei blieb noch die weitere Besorgniß wach, daß dereinst eine Eisenbahn von der Rheinschanze nach Mainz, welche mit der Fortsetzung nach Frankfurt 25 Stunden lang würde, den ganzen in Frage stehenden Verkehr an sich zöge, während diese Besorgniß bei dem direkten Zug für alle Zeit beseitigt wäre.

Zu einer besseren Orientirung wollen wir die Frachtsätze für obige Routen beifügen, wie sie aus den Frachtlisten zu entnehmen sind, oder sich nach dem belgischen Tarif auf Eisenbahnen für Kaufmannsgut berechnen:

von Mannheim nach Frankfurt direkte Eisenbahn
20, 3 × 0,77 = 15$^{6}/_{10}$ kr.
von Mannheim über Heidelberg nach Frankfurt,
Eisenbahn 27 × 0,77 = 20$^{8}/_{10}$ kr.
von der Rheinschanze zu Wasser nach Frankfurt, 20—23 kr.
von der Rheinschanze zu Wasser nach Mainz und
von dort auf der Eisenbahn nach Frankfurt
12 bis 14 + 8 × 0,77 = 18—20 kr.

b) In gleicher Weise, doch in stärkerem Verhältnisse würde der Verkehr für Mannheim verloren seyn, welcher zu Wasser aus dem Elsaß, dem südlichen Frankreich und der Schweiz ankommt, um über Mannheim oder Mainz oder Frankfurt auf den Eisenbahnen nach dem Norden und Nordosten von Deutschland zu gelangen und umgekehrt; wir sagen in stärkerem Verhältnisse würde der Verkehr auf dieser Route für Mannheim verloren sein, als auf der vorher genannten Route, weil derselbe schon zu Wasser bei Mannheim ankommt und seinen Weg ohne Umschlag nur fortzusetzen hat, um nach Mainz oder Frankfurt zu gelangen, und dort die Eisenbahnen zu betreten, also nur ein Mal umzuschlagen braucht, während der Verkehr zu Land aus Rheinbaiern ꝛc. einen doppelten Umschlag zu bestehen hat; wenn er die Wasser-Straße benützen will. Die vorliegenden Frachtlisten beweisen diese Behauptung, indem z. B. die Preise von Knielingen nach

Digitized by Google

Frankfurt, nach Abrechnung der Fracht von Knielingen nach Mannheim, sich um 3 — 6 kr. niedriger stellen als die Fracht von der Rheinschanze aus. Dieser Verkehr den Rhein herunter nach dem Norden und Nordosten und umgekehrt war zwar bisher für Mannheim nicht von großer Bedeutung; er war es weit mehr für Mainz und Frankfurt, aber wenn Mannheim die natürlichen Vorzüge seiner Lage durch eine directe Eisenbahn nach Frankfurt benützt, so muß er von Bedeutung werden, wie aus dem angegebenen Länge- und Frachtverhältniß der verschiedenen Routen hervorgeht, zumal, wenn die Eisenbahnen von Frankfurt einerseits über Kassel an die Weser und nach Bremen und Hamburg, und anderseits nach Leipzig, Berlin ꝛc. ausgeführt sein werden.

c) Die dritte Verkehrsroute, welche bei den Interessen Mannheims, in Beziehung auf die vorliegende Frage, zur Sprache kommt, ist die Badische Eisenbahn nach ihrer ganzen Länge, insofern sie dem Verkehre aus dem südwestlichen Deutschland, dem südlichen Frankreich, der Schweiz und theilweise selbst aus Italien nach dem Norden und Nordosten von Deutschland und umgekehrt dient. Diesem Verkehr, der mit dem Weiterbau der Eisenbahnen in Deutschland, der Schweiz und Frankreich immer mehr an Bedeutung gewinnen wird, würde Mannheim ganz entfremdet, wenn die Eisenbahn nach Frankfurt in Heidelberg angeschlossen würde, weil es nur durch eine Seitenbahn von $5^1/_{10}$ deutschen Stunden Länge in Verbindung käme, also der Verkehr über Mannheim einen Umweg von $10^2/_{10}$ Stunden zu machen hätte. Und bei dieser Entfremdung handelt es sich nicht blos um das Vorüberziehen der Personen und Güter, es handelt sich um die Spedition dieser Güter, es handelt sich um den Handel auf der großen Eisenbahn-Route, da Mannheim und Frankfurt als Knotenpunkte des großen Verkehrs zu betrachten sind, wo sich aus den verschiedenen Richtungen die großen Gütermassen zusammenfinden, um auf die schnellste und wohlfeilste Weise nach ihren verschiedenen Bestimmungsorten abgesendet zu werden. Wird Mannheim umgangen, so hat für diesen Verkehr Frankfurt keinen gleichstarken Concurrenten in Baden zu fürchten.

Es bleibt zwar Mannheim, auch wenn ihm der Verkehr auf den genannten drei Routen durch den Anschluß der Nordbahn in Heidelberg verkümmert und ganz entzogen wird, doch immer

Digitized by Google

noch der bedeutendste Umschlagplatz am Oberrhein für die wichtigste Verkehrsroute des südwestlichen Deutschlands, für die Route aus Italien, Tyrol, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland nach dem Niederrhein, Belgien und Holland und umgekehrt, da die Wasserfahrt zu Berg hier anfängt, schwierig zu werden, allein es hat auch hier mächtige Concurrenten zu bestehen und die Dampfschleppschifffahrt nach dem Oberrhein bis nach Straßburg, bald vielleicht auch nach Heilbronn, die Eisenbahn von Biberich nach Frankfurt resp. von Mainz nach Darmstadt werden diese Concurrenz nicht mindern, und wenn ihm die Zufuhren auf den oben genannten drei Routen entzogen werden, so kann die Rückwirkung auch auf den Handel für die noch bleibende Route nicht ausbleiben, zumal wenn durch den Anschluß der deutschen Nordseehäfen an den Zollverein und den Ausbau der Eisenbahnen dahin diese selbst für das südwestliche Deutschland mit den holländischen Häfen werden concurriren können.

Das Interesse der Stadt Heidelberg spricht dagegen für den Anschluß der Nordbahn in Heidelberg, weil bei der Bahnführung nach Mannheim der Verkehr zwischen Heidelberg und Frankfurt einen Umweg von $3\frac{1}{2}$ Stunden zu machen hätte und von dem Verkehr aus Rheinbaiern und den Rhein herab über Mannheim nach Norden und Nordosten Heidelberg nicht berührt würde. Allein wenn auch die commerciellen Verhältnisse Heidelberg's auf den großen Verkehrsrouten, welche hier in Frage liegen, gleich groß mit jenen von Mannheim wären, so wäre doch das Interesse Heidelbergs für den Anschluß in Heidelberg weitaus nicht so bedeutend, als das Interesse Mannheims für den Anschluß in Mannheim, da der Umweg von Heidelberg über Mannheim nach Frankfurt nur $3\frac{1}{2}$ Stunden beträgt, während der von Mannheim über Heidelberg nach Frankfurt sich auf $6\frac{7}{10}$ Stunden beläuft und der Verkehr aus Rheinbaiern und den Rhein herab, wie wir gesehen haben, durch die Concurrenz der Wasserstraße, sowohl für Mannheim als für Heidelberg großentheils verloren ginge. Fassen wir dabei aber zugleich die commerciellen Verhältnisse der beiden Städte in's Auge, so wird Niemand den großen Unterschied der beiderseitigen Interessen bei der vorliegenden Frage verkennen. — Was die hier in Frage kommenden commerciellen Verhältnisse Mannheims betrifft, so beziehen wir uns auf die gegebene Darstellung. — In Beziehung auf die commerciellen Verhältnisse Heidelbergs wurden, abgesehen von

Digitized by Google

den eigenen Bezügen und Versendungen, welchen jene Mannheims entgegenstehen, Besorgnisse laut für den Bestand der Frucht- und Viehmärkten, für die Spedition in das Neckarthal und für den Kleinverkehr nach den Orten an der Bergstraße, wenn die Eisenbahn in Mannheim mündet, indem man fürchtet, daß Mannheim dieselben an sich ziehen wird. Wir können jedoch die Besorgniß vor so wesentlichen Verlusten in dieser Beziehung nicht theilen. Für die Frucht- und Viehmärkte bleibt Heidelberg immer besser als Mannheim gelegen, weil die Zufuhren für den Markt aus der Umgegend von Heidelberg und aus dem Neckarthal hier zuerst die Eisenbahn treffen, und weil der Verkehr nach Süden von Heidelberg aus nicht den Umweg über Mannheim zu machen hat. Auch für die Spedition nach dem Neckarthal, soweit er sich von Süden, Westen und Norden auf der Eisenbahn bewegt, bleibt Heidelberg als Endpunkt der Eisenbahn der natürliche Stappelplatz. Und selbst der Kleinverkehr nach den Orten an der Bergstraße wird sich nicht wesentlich schlechter stellen als bisher, wenn die Eisenbahn über Virnheim nach Mannheim geführt wird, da Weinheim selbst bisher gleichweit von Mannheim, wie von Heidelberg entfernt war und die Orte zwischen Weinheim und Heidelberg auch künftig noch leichter nach Heidelberg als nach Mannheim gelangen können; dagegen verkennen wir nicht, daß bei dem unmittelbaren Anschluß der Bahn in Heidelberg in Beziehung auf diesen Kleinverkehr durch Erweiterung seines Marktgebietes, sowie in Beziehung auf den Personenverkehr durch die Annäherung von Darmstadt und Frankfurt die Verhältnisse Heidelbergs sich wesentlich verbessern würden.

Ueber das Interesse Weinheims bei der vorliegenden Frage haben sich aus dieser Stadt selbst entgegengesetzte Stimmen hören lassen, und es ist nicht zu leugnen, die Sache hat zwei Seiten. Es muß in commercieller Beziehung Weinheim mehr daran gelegen sein, mit dem Rheinhafen in Mannheim, mit der bedeutenden Handelsstadt, mit dem Ueberrhein, in unmittelbare Verbindung zu treten, als mit Heidelberg, und wir würden dieses Interesse als entscheidend für die Interessen Weinheims ansehen, wenn die Bahn von Darmstadt bis Weinheim geführt und von dort erst nach Mannheim abgelenkt würde. Ja wir müßten dieses Interesse wenigstens noch für sehr zweifelhaft, wenn nicht entscheidend für die Bahnrichtung halten, wenn, wie der Vorschlag geschah, die Bahn von der hessischen Gränze über Virnheim geführt und Weinheim mit der Ausmündung des Weschnitzthales durch

Digitized by Google

eine einfache Pferdebahn mit der Hauptbahn in Verbindung gebracht würde. Unter diesen Umständen würde Weinheim der Stapelplatz für den Verkehr des zurückliegenden Odenwaldes über Mannheim mit dem Rhein und mit Rheinbaiern, der durch die Verbacher Bahn ein großes Interesse gewinnt, während bei der Bahnführung über Weinheim nach Heidelberg der Güterverkehr zwischen dem Odenwald hinter Weinheim und zwischen dem Rhein schwerlich sich der Eisenbahn bedienen wird, da er auf dieser einen Weg von 10 deutschen Stunden zu machen und doppelt umzuladen hätte, auf einer herzustellenden Straße nach Mannheim aber ohne Umladung nur einen Weg von 4½ deutschen Stunden zurücklegen müßte. Dadurch würde jedenfalls der Güterstapel für Weinheim verloren gehen, und es wäre selbst in Frage gestellt, ob der Personenverkehr zwischen Mannheim und Weinheim nebst dem rückliegenden Odenwald bei Herstellung einer direkten Straße sich noch der Eisenbahn vorzugsweise bedienen würde. Sollte dagegen die Eisenbahn über Birnheim nach Mannheim geführt werden, ohne daß Weinheim durch eine Seitenbahn in Verbindung gebracht würde, so müßte Weinheim allerdings die Bahnführung nach Heidelberg vorziehen, da es auf mindestens eine Stunde von der Eisenbahn nach Mannheim entfernt würde, also ebenfalls den Güterstapel einbüßte, dagegen durch die Eisenbahn nach Heidelberg in unmittelbare Verbindung des Verkehrzuges nach Süden und Norden träte.

Die Führung der Eisenbahn über die Stadt Weinheim nach Mannheim, welche natürlich den Interessen Weinheims am Meisten entspräche, kann im Interesse von Heidelberg, von dem übrigen Lande und dem allgemeinen Verkehre nicht wohl zugegeben werden, da hierdurch der schon 3½ Stunden betragende Umweg für den Verkehr über Mannheim von Süden nach Norden noch um weitere 1½ Stunden, also auf 5 deutsche Stunden, auf mehr als die ganze Linie von Weinheim nach Mannheim, vergrößert würde, auch der Bau für die größere Linie Eisenbahn von 1½ Stunden einen Mehraufwand von circa 300,000 fl. veranlassen würde, während der Bau einer einfachen Seitenbahn für den Pferdebetrieb, welche dem Verkehre nach Weinheim und in den Odenwald genügende Dienste gewährt, ohne den großen Verkehr umzuführen, mit einem Aufwand von circa 100,000 fl. hergestellt werden kann, so viel etwa als eine Straße von Mannheim nach Weinheim kosten wird, die bei der Bahnführung nach Heidelberg nicht ausbleiben könnte. Eine solche Pferdebahn würde sich auch, wenn

Digitized by Google

die Berbacher Bahn nach der Rheinschanze geleitet wird, durch den Verkehr nach dem Odenwald und an den Main ohne Zweifel gut rentiren.

Das Interesse der übrigen Orte an der Bergstraße zwischen Weinheim und Heidelberg ist natürlich für die Bahnführung nach Heidelberg, jedoch nur in so weit, als sie zu dem einen Haltpunkt, der zwischen beiden Städten gemacht werden kann, näher haben, als zu den Städten selbst.

Vergleichen wir nun die Stärke der verschiedenen Lokalinteressen, welche bisher besprochen wurden, mit einander, so wird Niemand verkennen, daß jene von Mannheim für die Bahnführung nach Mannheim weitaus alle entgegenstehenden Lokalinteressen aufwiegt, und erwägt man dabei noch, daß Das, was bei der Bahnführung nach Heidelberg der Handel Mannheims verliert, für das ganze Land verloren ist, während von Seiten Heidelbergs nur besorgt wird, daß Das, was man zu verlieren glaubt, oder weniger gewinnen wird, sich nach Mannheim übersiedelt, so kann man über das Badische Landes-Interesse bei der vorliegenden Frage nicht mehr zweifelhaft sein. Doch haben wir hierbei noch einige Anstände zu besprechen.

Beim ersten Anblick erscheint es nämlich wünschenswerth, die kürzeste Route über Heidelberg unmittelbar nach Frankfurt zu wählen, weil dadurch der Verkehr des ganzen Landes oberhalb Heidelberg nach und von dem Norden einen Umweg von $3\frac{1}{2}$ Stunden erspart, allein dieser Vortheil wird schon dadurch ausgeglichen, daß der Bau der Bahn von Mannheim nach Frankfurt wegen der um $1\frac{6}{10}$ Stunden kürzeren Linie, welche noch zu bauen wäre, um 300,000 fl. wohlfeiler würde, als jene von Heidelberg aus, und daß sowohl die Bahn von Mannheim nach Frankfurt wegen des Verkehrs aus dem Ueberrhein und den Rhein herunter, als auch die Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim, welcher dadurch der ganze Zug zwischen Süden und Norden, wofür sie auch angelegt ist, zugeführt wird, an Frequenz außerordentlich gewinnen, also auch bedeutend rentabler werde, abgesehen davon, daß bei der Bahnführung nach Heidelberg ein Mißstand für alle Zeiten darin geschaffen würde, daß die beiden Bahnhöfe zu Mannheim und Heidelberg eine höchst unpassende Stellung erhielten, die, dem Vertrage vom Jahre 1838 entsprechend, auf die Bahnführung von Mannheim aus nach Darmstadt berechnet ist.

Wichtiger erscheint beim ersten Anblicke für die Bahnführung von

Digitized by Google

Heidelberg aus die Rücksicht, daß durch die Verlängerung der Bahn im Allgemeinen von Basel bis Frankfurt, dieselbe in der Concurrenz der Hauptrouten des großen Verkehrs, wenn einmal das Eisenbahnnetz in Deutschland ausgeführt ist, benachtheiligt werden kann. Unsre Bahn hat zunächst einerseits die Concurrenz der Eisenbahn auf dem linken Rheinufer, deren Fortsetzung bis Mainz mit der Zeit schwerlich ausbleiben wird, und anderseits die Concurrenz der in Aussicht gestellten Bahnen vom Bodensee über Nürnberg, Bamberg, Coburg, Eisenach, Cassel nach Bremen und Hamburg zu bestehen. Schon bisher hat die badische Bahn wegen Freiburg, Rastatt, Bruchsal ꝛc., eine Verlängerung von circa 5 deutschen Stunden erhalten, durch die Fortsetzung von Mannheim aus würde diese Verlängerung auf 8 bis 9 Stunden anwachsen, was auch bei den größern Concurrenz-Verhältnissen entscheidend sein kann. Allein was die Concurrenz der Bahn auf dem linken Rheinufer anbelangt, so hätte man diese wohl bei der Bahnführung zwischen Basel und Heidelberg in Berathung zu nehmen, nicht aber bei der Weiterführung nach Frankfurt, da für diese Strecke, wie wir schon bei den Interessen Mannheims angeführt haben, die Concurrenz der Bahn von der Rheinschanze nach Mainz wegen des Verkehrs vom Ueberrhein und den Rhein herunter nach Frankfurt die Bahnführung von Mannheim aus weit mehr, als jene von Heidelberg aus begründet. Und was die Concurrenz der Bahnen vom Bodensee über Nürnberg und Kassel für die Bahn von Basel über Frankfurt anbelangt, so wäre es auch dafür zweckmäßiger, dieselbe bei der Bahnführung zwischen Basel und Heidelberg, als zwischen Heidelberg und Frankfurt zu beachten, weil dieser Letztere als Theil der Bahn zwischen dem mittlern Frankreich und dem mittlern und östlichen Deutschland die Concurrenz der nördlichen Bahn über Köln und Cassel nach Leipzig und Berlin bedroht und bei einem Umweg von nahe 7 Stunden über Heidelberg mehr zu beachten ist, als jene für die Südbahn bei einem Weg von 3½ Stunden über Mannheim. Ueberhaupt aber können solche, noch nicht einmal constatirte, entfernte Gefahren, die auf den übrigen Eisenbahnen durch gleiche Rücksichten für einzelne Lokalitäten, wie dieses die Erfahrung zeigt, ausgeglichen zu werden pflegen, gegen nahe liegende größere Gefahren keine Beachtung verdienen, oder wenn sie sich dereinst zeigen, nachträglich, wenn auch mit neuem Aufwand beseitigt werden.

Für jetzt sind jedenfalls die oben bei der Darstellung der Interessen

Digitized by Google

Mannheims ausgeführten Gefahren für den Handel Mannheims und damit für den Handel des ganzen Landes entscheidend, für die Interessen des Großherzogthums den Anschluß der Main-Neckar-Eisenbahn bei Mannheim zu verlangen.

Die Interessen des Großherzogthums Hessen bei der vorliegenden Frage.

Diese Interessen theilen sich ebenfalls in das Local-Interesse der Stadt Darmstadt und der Orte an der Bergstraße, in das Local-Interesse der Stadt Mainz, und in das hessische Landes-Interesse im Allgemeinen.

Das Interesse der Stadt Mainz ist gewiß für den Anschluß der Bahn in Heidelberg und zwar in doppelter Beziehung. Einmal, um den Umschlag des Verkehrs aus Rheinbaiern und dem mittleren Frankreich, sowie den Rhein herab nach dem Norden und Nordosten und umgekehrt von Mannheim ab an sich zu ziehen, und dann für den Verkehr den Rhein herauf auf der in Aussicht gestellten Eisenbahn von Mainz direct über Darmstadt nach Süden und Südosten und umgekehrt einen Umweg von 3½ Stunden zu ersparen.

Das erstere Interesse sollte übrigens bei einer von höherm Standpunkte ausgehenden Abwägung der gegenseitigen Landes-Interessen zweier contrahirender Staaten nicht in Anschlag gebracht werden, weil es darauf basirt ist, die Stadt Mannheim zu verhindern, den natürlichen Vorzug, welchen ihre Lage gewährt, zu benutzen. So wenig bei Darstellung der Interessen der Stadt Mannheim für diese in Anrechnung gebracht wurde, die Bahn aus dem Grunde über Mannheim zu führen, weil dadurch Mainz gezwungen wird, bei seinem Verkehr über Darmstadt nach Süden und Südosten und umgekehrt zum Vortheile von Mannheim einen Umweg von 3½ Stunden zu machen, so wenig und noch viel weniger, weil in höherm Maaße, darf für die Stadt Mainz in Anrechnung gebracht werden, die Bahn aus dem Grunde in Heidelberg anzuschließen, weil dadurch Mannheim gezwungen wird, bei seinem Verkehr über Darmstadt nach Norden und Nordosten und umgekehrt zum Vortheile von Mainz einen Umweg von beinahe 8 Stunden zu machen.

Es bleibt daher für Mainz nur das zweite, in der natürlichen Lage gegründete Interesse übrig, bei dem Anschlusse in Heidelberg für seinen Verkehr über Darmstadt nach Süden und Südosten einen Umweg von 3½ Stunden zu ersparen. Daß aber dieses Interesse für

Digitized by Google

den Handel von Mainz von Bedeutung ist, so lange die unmäßigen Wasserzölle, die Rheinstrecke zwischen Mainz und Mannheim belasten, geht aus der einfachen Betrachtung der Frachtdifferenz für die Versendungen von Holländischen Häfen nach Mainz und nach Mannheim in Vergleichung mit den Frachtsätzen auf der Eisenbahn, wenn man den Belgischen Tarif dabei unterstellt, hervor. Die Frachtdifferenz für die Versendungen von Holland nach Mainz und Mannheim kann, wie schon in einem früheren Aufsatze angegeben wurde, einschließlich des Rheinzolls bei gewöhnlichen Verhältnissen durchschnittlich zu 11 Kr. pr. Centner zu Gunsten von Mainz angenommen werden. Die Länge der hier in Frage kommenden concurrirenden Routen bis zu ihrem Vereinigungspunkte in Heidelberg beträgt:

Von Mainz zu Wasser nach Mannheim
20 Stunden und auf der Eisenbahn
nach Heidelberg $5^1/_{10}$, zusammen $25^1/_{10}$ deutsche Stnd.

Von Mainz auf der Eisenbahn über
Darmstadt direkt nach Heidelberg $22^2/_{10}$ dto. dto.

und es berechnen sich daher nach dem belgischen Tarif für eigentliche Kaufmannsgüter, wie wir ihn im Eingang dieser Darstellung angegeben haben, mit Beachtung der oben bemerkten Frachtdifferenz für den Wassertransport die Frachtsätze der zwei Routen, wie folgt:

Von Mainz zu Wasser nach Mannheim und
dort auf der Eisenbahn bis Heidelberg zu
$11 + 0{,}77 \times 5{,}1 = 14{,}9$ kr.

Von Mainz auf der Eisenbahn über Darmstadt
nach Heidelberg zu $0{,}77 \times 22{,}2 = 17{,}1$ kr.

Erwägt man nun dabei, daß nach dem Belgischen Tarife für größere Versendungen auf der Eisenbahn eine Frachtermäßigung von 10% und mehr eintritt, und daß auf der andern Seite für den Wassertransport wegen der Assecuranz und außergewöhnlicher Verhältnisse (Wintertransport, niederer Wasserstand ꝛc.) eine Frachterhöhung eintreten kann, so wird man nicht verkennen, daß Mainz auch durch eine Eisenbahn nach Darmstadt in dem niederrheinischen Handel mit Mannheim zu concurriren vermag, und daß es daher von Bedeutung für dasselbe sein muß, den Umweg von $3^1/_2$ Stunden bei dem Anschlusse der Eisenbahn in Mannheim, der eine Frachterhöhung von $2^7/_{10}$ kr. zur Folge hätte, zu ersparen.

Digitized by Google

Der Personen-Verkehr wird sich bei der Bahnführung über Heidelberg nicht viel mehr als bei der über Mannheim schon in Mainz von den Dampfschiffen auf die Bahn über Darmstadt begeben, oder erst dort dieselbe verlassen, anstatt die Dampfschiffe zwischen Mainz und Mannheim zu benützen.

Welchen Einfluß dieses neue Concurrenzverhältniß auf den Verkehr über Mainz oder Mannheim üben wird, läßt sich übrigens dermalen noch nicht genügend ermessen, nur so viel läßt sich mit Sicherheit behaupten, daß der Umweg von 3½ Stunden bei dem Anschluß in Mannheim nicht von der Bedeutung für Mainz sein kann, als der Umweg von nahe 7 Stunden für Mannheim wäre, wenn die Bahn in Heidelberg angeschlossen würde, und daß derselbe in Beziehung auf den Waarenverkehr lediglich durch die unmäßige Belastung der natürlichen Wasserstraße durch das Octroi, welches für die Strecke zwischen Mainz und Mannheim zu Berg 8 kr. per Centner von ausländischem Gut beträgt, begründet ist.

Das Interesse der Stadt Darmstadt und der hessischen Orte an der Bergstraße ist bei der vorliegenden Frage ein getheiltes. Was Mannheim durch den direkten Bahnzug von dem Verkehr aus dem Ueberrhein und den Rhein herunter nach dem Norden und Nordosten mehr an sich zieht, als bei dem Zug über Heidelberg, Das gewinnt auch die Bergstraße und Darmstadt, dagegen geht bei dieser Richtung der Durchzug des Verkehrs für Darmstadt und die Bergstraße verloren, der zu Mainz dann in größerem Maaße die Eisenbahn betritt, wenn sie ihre Richtung über Heidelberg erhält. Dieser bei der Richtung nach Mannheim zu erwartende Gewinn ist jedoch nach den bisherigen Darstellungen größer, als der dabei zu erwartende Verlust; deßhalb und aus dem weiteren Grunde, weil es für den eigenen Verkehr der Stadt Darmstadt und der Bergstraße vortheilhafter sein muß, nach Mannheim und dem Ueberrhein, zumal bei Ausmündung der Berbacher Bahn in der Rheinschanze, einen Umweg von nahe 7 Stunden zu sparen, als nach Heidelberg und dem Süden nur einen solchen von 3½ Stunden, deßhalb muß man das Interesse der Stadt Darmstadt und der Bergstraße in der Bahnrichtung nach Mannheim erkennen.

Vergleicht man nun aber die Stärke der entgegenstehenden Local-Interessen unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Landes-Interessen mit einander, so darf dabei der Verlust Darmstadts und der

Digitized by Google

Bergstraße an dem Durchzug des Verkehrs über Mannheim nach dem Norden und Nordosten, wenn die Bahn über Heidelberg geht, nicht in Anrechnung kommen, weil dafür Mainz in dem errungenen Umschlag des größern Theils dieses Verkehrs mehr als volle Entschädigung erhält, und es bleibt als Interesse des Großherzogthums für den Bahnzug über Heidelberg der Vortheil übrig, bei dem Verkehr den Rhein herauf und bei Mainz auf die Eisenbahn über Darmstadt nach Süden und Südosten einen Umweg von $3^1/_2$ Stunden zu ersparen und dadurch für die Concurrenz von Mainz gegen Mannheim in Beziehung auf die wichtigste Verkehrsroute ein neues Moment zu gewinnen. Zwar steht diesem Vortheile der Nachtheil Darmstadts und der Bergstraße, für ihren eigenen Verkehr über Mannheim einen Umweg von nahe 7 Stunden machen zu müssen, sowie der größere Aufwand für den Bahnbau nach Heidelberg gegen jenen nach Mannheim und die geringere Frequenz der Bahn, also auch eine geringere Einnahme davon entgegen; doch können wir diese Nachtheile den Vortheilen von Mainz, wenigstens so lange die unmäßige Octroi-Belastung des Rheins zwischen Mannheim und Mainz besteht, nicht gleich erachten, und müssen daher das Landesinteresse des Großherzogthums Hessen in der Bahnführung nach Heidelberg erkennen.

Wir sind bei dieser Darstellung von der Voraussetzung ausgegangen, daß eine Eisenbahn von Mainz nach Darmstadt gebaut wird, obgleich wir die Schwierigkeit dabei nicht verkennen, weil damit auch ein Landungsplatz auf dem rechten Rheinufer bei Mainz verbunden werden muß, wenn die Vortheile der Bahn entwickelt werden wollen. Geht man nicht von dieser Voraussetzung aus, so verschwindet für Hessen jeder gerechte Grund gegen die Bahnführung nach Mannheim, indem nur die Gründe gegen die Entwickelung der Vorzüge der Lage Mannheims übrig bleiben.

Die in der natürlichen Lage von Mainz begründeten Vorzüge werden übrigens durch eine Eisenbahn von Mainz nach der Rheinschanze, welche wohl dereinst bis Straßburg fortgesetzt wird, besser gewahrt, als durch eine Eisenbahn nach Darmstadt, da jene kürzer werden kann als diese mit ihrer Fortsetzung von Darmstadt nach Süden und daher auch eher mit dem Wassertransport zu concurriren vermag. Mainz und Mannheim würden sich dann in den Umschlag des Verkehrs den Rhein herauf nach Südwesten und Südosten und umgekehrt, soweit er zu Land sich bewegt, oder vom Rhein auf die Eisenbahn übergehen wird,

Digitized by Google

theilen. Mainz würde der Umschlagplatz für das linke und Mannheim für das rechte Rheinufer werden, theilweis würden sie sich selbst den Verkehr einander zuführen. Eine doppelte Eisenbahn von Mainz, die eine nach Darmstadt und die andere nach der Rheinschanze, wird aber die hessische Regierung schwerlich beabsichtigen, und wenn sie die letztere beabsichtigt, so kommen die angeführten Gründe des Landesinteresses von Hessen für die Bahnführung nach Mannheim in Geltung.

Die Interessen der freien Stadt Frankfurt bei der vorliegenden Frage.

Das Lokalinteresse der Stadt fällt hier mit dem Landesinteresse zusammen.

Es handelt sich bei der vorliegenden Frage für Frankfurt um den Verkehr auf folgenden drei großen Verkehrs-Routen:

1) den Rhein herab und vom Ueberrhein auf dem Rhein und Main bis Frankfurt nach dem Norden und Nordosten und umgekehrt;
2) aus der Schweiz und aus dem südwestlichen Deutschland auf der badischen Eisenbahn über Frankfurt nach dem Norden und Nordosten und umgekehrt;
3) den Rhein und Main herauf oder auf der Eisenbahn von Biberich über Frankfurt auf der badischen Eisenbahn nach Süden und Südosten.

Bei der Bahnführung über Mannheim wird dem Verkehre auf der 2. und 3. Route ein Umweg von 3½ Stunden und bei der Bahnführung über Heidelberg dem Verkehr auf der ersten Route ein Umweg von nahe 7 Stunden zugemuthet.

Fassen wir zunächst blos den Personenverkehr in's Auge, so kann dabei der dritte Verkehrszug nicht in Betrachtung kommen, weil bei einer Bahnführung von Darmstadt nach Mainz nur Derjenige den Umweg von 7 Stunden über Frankfurt machen wird, welcher dahin will, die Bahn mag über Mannheim oder Heidelberg ziehen. In Beziehung auf die beiden übrigen Verkehrszüge aber wird der Bahnanschluß in Mannheim vorzuziehen sein, da der Personenverkehr auf der zweiten Route gegen den Verkehr auf der ersten Route nicht in dem Maaße der Größe des Umwegs von 7 gegen 3½ zurückstehen wird, wenn einmal die Verbacher Bahn in der Rheinschanze mündet, und bei Metz sich an die Pariser Bahn anschließt, und damit die kürzeste Verbindungsstraße zwischen Paris, Berlin und Petersburg herstellt. Es wird dieser An-

Digitized by Google

schluß in Mannheim auch für Frankfurt um so mehr zu wünschen sein, als ein Umweg von 7 Stunden bei der Concurrenz der großen Eisenbahnzüge, von welchen früher gesprochen wurde, eher als ein solcher von $3\frac{1}{2}$ Stunden in die Wagschale gelegt werden kann.

Betrachten wir aber das Handels-Interesse Frankfurts bei der vorliegenden Frage, so müssen die näheren Concurrenz-Verhältnisse Mannheims gegen Frankfurt für letztere Stadt den Bahnanschluß in Heidelberg wünschenswerth machen.

Beim dritten Verkehrszug zwar kann es sich nicht um die Spedition handeln, wenn von Mainz nach Darmstadt eine Eisenbahn gebaut wird, da der Umweg von 7 Stunden über Frankfurt, sei es Wasserweg oder Eisenbahn, entscheidend gegen Frankfurt ist, sondern es kann sich dabei nur um den eigenen Bedarf und den Zwischenhandel Frankfurt's mit werthvolleren Gegenständen, für welche es als Meßplatz stets den Vorzug behaupten wird, handeln und in dieser Beziehung dürfte es ebenfalls wie beim Personenverkehr für Frankfurt vorzuziehen sein, auf der ersten Verkehrsroute einen Umweg von 7 Stunden als auf dem dritten Verkehrszug einen Umweg von $3\frac{1}{2}$ Stunden zu ersparen. Dagegen gewinnt Frankfurt bei dem Anschlusse in Heidelberg gegen die Concurrenz von Mannheim auf der ersten und auf der zweiten Route folgende Handelszüge:

a) Durch den Umweg von nahe 7 Stunden, welcher für den Verkehr aus dem Ueberrhein und den Rhein herab über Mannheim nach Norden und umgekehrt veranlaßt wird, ist zu erwarten, daß ein Theil dieses Verkehrs seinen Anschlag in Frankfurt nimmt, wie dieses bei der Darstellung der Interessen Mannheims näher ausgeführt wurde;

b) dadurch, daß Mannheim 5 Stunden von der Hauptbahn entfernt bleibt, und nur durch eine Seitenbahn mit dieser in Verbindung kommt, der Verkehr über Mannheim auf der Eisenbahn also einen Umweg von 10 Stunden zu machen hat, wird die Concurrenz Mannheims gegen Frankfurt in der Spedition und dem Zwischenhandel auf der großen Eisenbahnlinie, welche die Schweiz mit den Hanseestädten, sowie mit Leipzig und Berlin verbindet, beseitigt.

Prüfen wir jedoch diese Handelsvorzüge nach dem Grundsatze einer gerechten Gegenseitigkeit, so kann der erste Umstand bei den Unterhandlungen mit Baden nicht in Anrechnung gebracht werden, wie

Digitized by Google

schon bei Darstellung der Interessen von Mainz dargethan wurde, indem er darauf beruht, daß Mannheim verhindert werden solle, einen natürlichen Vorzug seiner Lage zur Erhaltung und Hebung seines Handels zu benützen.

Der zweite Handelsvorzug hat freilich die natürliche Richtung der geraden Linie für den Verkehr zwischen Süden und Norden zur Rechtfertigung; allein durch den Umweg von 3½ Stunden über Mannheim wird keine andere Stadt gegen Frankfurt auf der Route von Süden nach Norden vorzugsweise begünstigt, es wird dadurch nur Mannheim mit Frankfurt gleichgestellt, und was die entferntern Concurrenzrouten anbelangt, so haben wir nur zu wiederholen, was wir bei Darstellung der allgemeinen Interessen des Großherzogthums Baden angeführt haben. Auch Frankfurt hat in dieser Beziehung wohl mehr die Concurrenz der norddeutschen und belgischen Bahnen zwischen Paris und Berlin, gegen welche bei der Bahnführung über Heidelberg ein Umweg von 7 Stunden droht, als die Concurrenz der Baierisch-Sächsischen Bahn, gegen welche bei der Bahnführung über Mannheim der Umweg nur 3½ Stunden beträgt, zu fürchten. Wir sind der Ansicht, daß Frankfurt mit stichhaltenden Gründen der Bahnführung über Mannheim nicht stark entgegen treten kann.

Beantwortung der vorliegenden Frage.

Aus der bisherigen Darstellung der Interessen der drei Staaten, welche über den Bau, also auch über die Richtung der Main-Neckar-Eisenbahn zu contrahiren haben, hat sich Folgendes ergeben:

a) Baden muß im Interesse von Mannheim, welches lediglich auf die Entwickelung der natürlichen Vorzüge seiner Lage gebaut ist, mit Entschiedenheit die Bahnführung nach Mannheim fordern;

b) Hessen muß im Interesse von Mainz die Bahnführung nach Heidelberg wünschen, doch ist dieses Interesse nicht sowohl auf die Entwickelung der natürlichen Vorzüge seiner Lage gebaut, es beruht hauptsächlich darauf, die Entwickelung der Vorzüge der natürlichen Lage Mannheims zu hindern und nur in so ferne auf der Benützung seiner Lage, als der Bau einer Eisenbahn von Mainz nach Darmstadt beabsichtigt wird. Ohne Dieses hat Hessen keine stichhaltenden Gründe, der Bahnführung nach Mannheim entgegen zu treten.

c) Frankfurt muß zwar ebenfalls die Bahnführung nach Heidelberg

Digitized by Google

wünschen, doch hauptsächlich nur, um die Entwickelung der natürlichen Vorzüge der Lage Mannheims zu hindern. Es kann mit starken Gründen der Bahnführung nach Mannheim nicht entgegen treten.

Bei diesem Sachverhalte ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, daß, wenn die drei contrahirenden Staaten unter einer und derselben Regierung ständen, die Bahnführung nach Mannheim beschlossen würde. Es stimmt diese Richtung auch mit den Interessen des allgemeinen Verkehrs zusammen, indem für diesen die Ersparung eines Umwegs von 7 Stunden auf der Route von Westen und Südwesten über Frankfurt nach Norden und Nordosten wohl mehr werth ist, als die Ersparung eines Umwegs von 3½ Stunden auf der Route von Süden und Südosten über Frankfurt nach Norden und Nordosten.

Allein bei Verhandlungen verschiedener Staaten ist nicht immer das Gewicht der Gründe oder die Größe der auf der gerechten Anerkennung natürlicher Vorzüge beruhenden Interessen, oder selbst das Interesse der Allgemeinheit entscheidend, oft werden kleine Interessen den größten oder solche, welche im offenen Kampfe sich nicht halten könnten, den am Besten begründeten entgegengesetzt und vereiteln die Absicht der Unterhandlung, wenn nicht bei dem einen oder andern der contrahirenden Staaten das Interesse des Vollbringens im Allgemeinen höher steht, als das Special-Interesse über die Art und Weise des Vollbringens, oder wenn nicht vermittelnde Vorschläge annehmbar erscheinen.

Wir wollen zunächst die Annehmbarkeit der vermittelnden Vorschläge prüfen und dann die Größe des Interesses der verschiedenen Staaten für das Zustandekommen des Unternehmens im Allgemeinen und den Grad ihrer Geneigtheit zur Nachgiebigkeit in Beziehung auf die vorliegende Frage einer Untersuchung unterwerfen.

Vermittelnde Vorschläge gibt es zwei:

1. Es werden beide Bahnrichtungen, sowohl jene nach Heidelberg, als jene nach Mannheim gleichzeitig ausgeführt;
2. Es wird weder die eine, noch die andere Bahnrichtung, sondern eine dritte ausgeführt, welche zwischen beiden durch über Weinheim und Ladenburg bei Friedrichsfeld in die bestehende Bahn einmündet.

Gegen den ersten Vorschlag, welcher dem Interesse des allgemeinen Verkehrs am Besten entspricht, läßt sich, abgesehen von der öconomischen Seite wegen des größern Baukapitals und des kostspieligern

Digitized by Google

Betriebs, keine gerechte Einwendung machen. Die in der natürlichen Lage der contrahirenden Staaten begründeten Vorzüge werden vollkommen beachtet, nur jenen Interessen wird entgegengetreten, welche blos darauf beruhen, die Entwickelung der natürlichen Vorzüge des einen oder andern zu verhindern. Mainz und Frankfurt müssen dabei verzichten, die Entwickelung der natürlichen Vorzüge der Lage Mannheims bei dem Verkehr von Westen und Südwesten nach Norden und Nordosten zu hemmen und Mannheim muß dagegen den Gedanken aufgeben, in dem Verkehr von Norden nach Süden und Südosten die Städte Frankfurt und Mainz von der geraden Linie abzuziehen.

Dabei versteht sich übrigens von selbst, daß jeder Staat auf seine Kosten die Bahn ausführt, die seinen Interessen entspricht. Frankfurt und Hessen haben die Bahn nach Heidelberg, Baden die Bahn nach Mannheim auszuführen. Baden gestattet Hessen, sich in Heidelberg anzuschließen, wenn Hessen gestattet, daß Baden von Mannheim aus auch durch Hessisches Gebiet in die Hessische Bahn einmündet. Zur Ersparung doppelter Bahnhöfe und zur Beseitigung des Einwurfs, daß eine fremde Regierung im eigenen Lande den Betrieb der Bahn nicht besorgen sollte, kann die Verabredung getroffen werden, daß beide Bahnen unter eine gemeinschaftliche Verwaltung gestellt werden.

Auch der zweite Vermittelungsvorschlag erscheint beim ersten Anblicke annehmbar, indem er die öconomischen Nachtheile des ersten Vorschlags beseitigt und als wahres Justemilieu alle Umwege, welche die Bahnrichtungen nach Heidelberg oder nach Mannheim veranlassen, halbirt. Allein die nähere Betrachtung läßt dieses in anderem Lichte erscheinen. Bei gegenseitigen Interessen ist es, wie bei gegenseitigen Ansprüchen oder Forderungen: das Halbiren derselben zur Ausgleichung ist eine Verletzung dessen, der die größere Forderung zu machen hat. Dieses trifft im vorliegenden Falle in Beziehung auf die contrahirenden Staaten ein. Hessen und Frankfurt werden durch diesen Vermittelungs-Vorschlag von der Last des größern Baukapitals befreit und treten ihren Zwecken ganz nahe, während Baden noch weit davon entfernt bleibt, ja für dasselbe neue Kosten und neue Verhältnisse entstehen, welche durch die Störung bestehender Zustände verletzend einwirken.

Für Hessen und Frankfurt mindert sich das Baucapital, sowohl gegen die einfache Bahnführung nach Heidelberg, weil die zu bauende Linie um $^{5}/_{10}$ Stunden kürzer wird, als insbesondere gegen den ersten

Digitized by Google

Vermittelungsvorschlag, wonach sie die ganze Linie bis Heidelberg zu bauen hätten, und in den Concurrenz-Verhältnissen der Städte Mainz und Frankfurt gegen Mannheim bleiben jene noch wesentlich begünstigt, indem für den Verkehr von Westen und Südwesten über Mannheim nach Norden und Nordosten noch immer ein Umweg von $3^3/_{10}$ Stunden gegen den directen Zug von Mannheim aus fortbesteht und für den Verkehr von Süden und Südosten sowohl über Mainz den Rhein hinunter, als über Frankfurt nach Norden und Nordosten der Umweg gegen den Zug über Mannheim um $1^8/_{10}$ Stunden sich mindert, so daß gegen den directen Zug über Heidelberg nur noch ein Umweg von $1^7/_{10}$ Stunden verbleibt. Auch bleibt für diesen Verkehr von Süden nach Norden Mannheim an eine Seitenbahn von $2^1/_2$ Stunden gelegt, so daß dieser Verkehr über Mannheim einen Umweg von 5 Stunden zu machen hätte, was in der Concurrenz mit Frankfurt in der Spedition auf der großen Eisenbahnroute letzterem noch immer genügenden Vorzug gewährt.

Es lassen sich zwar wiederum Palliativmittel denken, welche die Vortheile von Mainz und Frankfurt in dem Verkehr von und nach Süden ausgleichen, z. B. die Anordnung, daß die Waarenzüge auf dieser Route alle über Mannheim geführt werden müssen, weil man nur dort und nicht in Heidelberg den Umschlag der Güter von den hessischen auf die badischen Wagen zuließe, allein es wäre dieses ein gezwungener Stapel, der auf die Dauer nicht bestehen könnte und daher in unserer Darstellung der natürlichen Verkehrs-Verhältnisse keine Beachtung findet.

Für die badischen Orte an der Bergstraße erscheint der Bahnzug nach Friedrichsfeld vortheilhafter als jeder der einfachen Züge nach Mannheim oder nach Heidelberg; sie erhalten den direkten Durchzug der Bahn und werden dadurch auf ganz gleiche Entfernung von Mannheim wie von Heidelberg gestellt, so daß sich ihr Verkehr mit gleichem Vortheil hierhin, wie dorthin wenden kann. Doch ist auch für diese Orte die Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags noch vorzuziehen, weil sie durch diesen mit beiden Städten auf die kürzesten Entfernungen verbunden werden.

Für Heidelberg dürfte aber selbst der direkte Bahnzug nach Mannheim jenem nach Friedrichsfeld vorzuziehen sein, weil durch die gleiche Entfernung der Orte an der Bergstraße mit Einschluß von Ladenburg nach Mannheim wie nach Heidelberg, nicht allein die Hoffnung Hei-

Digitized by Google

delbergs auf Erweiterung seines Markgebiets nach der Bergstraße, wenn die Bahn in Heidelberg anschließt, vereitelt, sondern auch sein bisheriger Verkehr dahin durch die Concurrenz von Mannheim mehr als durch den direkten Zug nach Mannheim geschmälert wird. Selbst der Personenzug aus größerer Entfernung nach Heidelberg dürfte geringer werden, wenn die Bahn in Friedrichsfeld anschließt, weil die Reisenden, welche Heidelberg besuchen wollen, einen Umweg von 1½ Stunden Wegstrecke oder 10 Minuten Zeit, welche der direkte Zug nach Mannheim veranlaßt, gegen den Vortheil, beide Städte zu sehen, nicht in Anschlag bringen, bei der Theilung der Bahn bei Friedrichsfeld einerseits nach Mannheim und andererseits nach Heidelberg aber Mancher von letzterer Stadt abgelenkt werden wird. Jedenfalls muß aber Heidelberg die Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags dem zweiten weit vorziehen.

Ob Heidelberg besondere Vortheile zu erwarten hat, wenn die Güter im Bahnhof daselbst von den hessischen Wagen auf die badischen Wagen umgeschlagen werden, hängt von den nähern Verabredungen über den künftigen Betrieb ab. Doch ist nicht zu erwarten, daß dadurch eine künstliche Spedition geschaffen werde, weder an dem Anfangspunkt der Neckar-Main-Eisenbahn noch an dem Endpunkt in Frankfurt für die Verbindung mit der Nordbahn. Es ist zu erwarten, daß unter den gleichen Bedingungen, unter welchen die eine Verwaltung die Güter von den Spediteurs übernimmt, sie auch ohne Zwischenspedition an die andere Verwaltung übergehen werden. Nachtheile, neue und wesentliche Nachtheile statt Vortheile hätte aber Heidelberg für seinen eigenen Verkehr nach und von dem Norden zu erwarten, wenn das oben erwähnte Zwangsverhältniß für den Güterumschlag in Mannheim eintreten sollte.

In so weit der Bahnzug nach Friedrichsfeld für Heidelberg in dem Verkehr nach der Bergstraße Nachtheile bringt, bringt er für Mannheim Vortheile, und es dürfte aus diesem Grunde und in der Hoffnung auf Palliativmittel zu Gunsten ihres Großhandels, mancher Einwohner Mannheim's dem Bahnzug nach Friedrichsfeld nicht abgeneigt sein, ihn vielleicht der Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags zu Ausführung einer Doppelbahn nach Mannheim und nach Heidelberg vorziehen.

Wir können uns jedoch dieser Ansicht in dem höhern und nachhaltigen Interesse Mannheims und in dem Interesse des Landes nicht anschließen. Der Umweg von 3⅗ Stunden, der für

Digitized by Google

den Verkehr vom Ueberrhein und den Rhein herab über Mannheim nach Norden und Nordosten noch immer verbleibt, ist nach den früher dargestellten Verhältnissen groß genug, um die Concurrenz von Mainz und Frankfurt für den Umschlag auf dieser Route stark zu halten. Entschieden nachtheilig für Mannheim muß aber diese Bahnrichtung werden, wenn eine Bahn von der Rheinschanze nach Mainz zur Ausführung kommt, da dieselbe nebst der Taunusbahn circa 25 Stunden lang der Länge der badischen Bahn über Friedrichsfeld zu $23^{7}/_{10}$ Stunden ganz nahe kommt. Bei Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags tritt Mannheim in Beziehung auf diesen durch die Verbacher Bahn höchst wichtigen Verkehrszug in seine volle durch die natürliche Lage begründeten Rechte ein, indem die Bahn nur $20^{5}/_{10}$ Stunden lang wird. In Beziehung auf den Verkehr von Süden nach Norden, für welchen Mannheim durch Ausführung des zweiten Vermittelungsvorschlags auf $2^{1}/_{2}$ Stunden von der Hauptbahn entfernt, an eine Seitenbahn gelegt, und also für den Verkehr über Mannheim ein Umweg von 5 Stunden geschaffen wird, kann der Mannheimer Großhandel durch den großen Zusammenfluß der Güter bei Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags, wobei der Umweg über Mannheim nur $3^{1}/_{2}$ Stunde beträgt, eher eine Ausgleichung treffen, auch kann dabei durch Palliativmittel, namentlich Frachtermäßigung, leichter Unterstützung geleistet werden, wenn man darauf Rücksicht nehmen will.

Diese Nachtheile Mannheims in Beziehung auf den großen Verkehr sind schon für Mannheim allein höher zu achten, als die Vortheile im Kleinverkehr nach der Bergstraße; für das Landes-Interesse im Allgemeinen aber sind sie entscheidend, da die Vortheile Mannheims im Kleinverkehr nach der Bergstraße bei Betrachtung des allgemeinen Interesses eher als Nachtheile erscheinen, weil sie nur dadurch entstehen, daß sie Heidelberg, welches bisher diesen Verkehr vorzugsweise besaß, entzogen werden. Und dazu kommt noch die Schwierigkeit des Bahnbetriebs, die Störung des Verkehrs bei Einmündung der Nordbahn in Mitte der beiden Städte Mannheim und Heidelberg, zumal da auch noch die Nordbahn eine von der badischen Bahn verschiedene Spurweite erhalten soll. Nur ein doppelter Dienst auf den zwei verschiedenen Spurweiten auf der ganzen Länge der Heidelberg-Mannheimer Bahn und in den beiden Bahnhöfen, sowie mit neuen Einrichtungen und wohl auch Erweiterungen derselben, also mit einem neuen bedeu-

Digitized by Google

tenden Kapitalaufwand, der noch dadurch sich mehrt, daß die dermalige Spur auf die andere Seite gelegt werden muß, und mit größern jährlichen Betriebskosten kann die Schwierigkeit und Störung vermindert, nie aber beseitigt werden. Das günstigste Verhältniß für den Verkehr angenommen, daß nämlich der Verkehr zwischen Mannheim und Heidelberg lediglich auf der badischen Spur durch einen besondern Dienst besorgt wird, und daß für den Verkehr von Frankfurt nach Mannheim und Heidelberg stets in Friedrichsfeld ein zweites Lokomotiv die Wagen nach der einen oder andern Stadt übernimmt, so muß doch bei der Fahrt von Mannheim und Heidelberg nach Frankfurt stets der eine Zug auf den andern warten, wenn nicht zwei besondere Züge auf die ganze Bahn eingerichtet werden wollen. Wahrscheinlich wird aber um die Betriebskosten nicht allzusehr anwachsen zu machen, auch der Verkehr zwischen den zwei Städten Mannheim und Heidelberg durch das Warten auf den Zug von Frankfurt gestört.

Zwar muß auch bei Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlags, der Doppelbahn nach Mannheim und nach Heidelberg, ein doppelter Dienst eingerichtet werden, allein eine Störung des Verkehrs durch das Zuwarten des einen Bahnzuges an einem unbedeutenden Haltpunkte, wie Friedrichsfeld, das Auflegen eines doppelten Geleises mit verschiedener Spur auf denselben Bahndamm ist nicht nöthig, und die vermehrte Frequenz, welche durch Entsprechung des Interesses des allgemeinen Verkehrs hervorgerufen wird, dürfte für die vermehrten Betriebskosten Ersatz gewähren.

Wenn eine Vermittelung stattfinden soll, so muß Baden nach unserer Ansicht die Ausführung des ersten Vorschlags jener des zweiten weit vorziehen. Ob es aber überhaupt auf eine Vermittelung eingehen soll, oder ob es dem zweiten Vermittelungsvorschlag, oder sogar der Bahnführung über Heidelberg nachgeben muß, hängt von Beantwortung der schon oben aufgeworfenen Frage ab, welcher der contrahirenden Staaten das meiste Interesse an dem Zustandekommen des Unternehmens im Allgemeinen hat, ob dieses nicht das Interesse hinsichtlich der Bahnrichtung übertrifft, und ob nicht dem einen oder dem andern der Contrahenten Maßregeln zu Gebote stehen, welche die übrigen zur Nachgiebigkeit nöthigen?

Was die Größe des Interesses der Contrahenten für die Bahnrichtung anbelangt, so haben wir dieses aus der frühern Darstellung kennen gelernt. Für Baden ist die Bahnrichtung nach Mannheim unstrei-

Digitized by Google

ung wichtiger, als das Zustandekommen des Unternehmens bei der Bahnrichtung nach Heidelberg oder Friedrichsfeld, indem für dieses Zustandekommen nur die Erwartung einer größern Frequenz für die übrige badische Bahn in Anrechnung kommen kann. Das Interesse der Bergstraße für die Fortsetzung ist dem Aufwand für den Bau kaum gleich zu achten. Die Erwartung einer größern Frequenz der badischen Bahn durch die Fortsetzung nach Norden ist aber keines Falls von großer Bedeutung, so lange die Bahn von Frankfurt nach Norden und Nordosten nicht ebenfalls ausgeführt wird, und, selbst wenn dieses geschieht, nicht zu vergleichen mit dem Interesse für die Bahnrichtung, da der Verkehr von Norden und Nordosten nach Süden und Südosten in der früher besprochenen Concurrenzroute auf der Taunusbahn und Wasserstraße nach Mannheim keine allzulästige Bewegung findet. Der Gewinn des dadurch nothwendig werdenden Umschlages des fraglichen Verkehrs in Mannheim, der selbst bei dem direkten Anschluß der Bahn in Mannheim ohne Umschlag vorüberziehen kann, möchte wohl von Manchem sogar höher angeschlagen werden, als die Vermehrung der Frequenz in Folge der bessern Verbindung Frankfurts mit der badischen Bahn durch deren Fortsetzung.

Für Hessen ist das Interesse für den Bau der Main-Neckar-Eisenbahn zwar ein getheiltes, indem Mainz wohl dringend den Bau der Bahn von Frankfurt nach Norden und Nordosten wünschen muß, sicher aber für immer eine Bahn von Frankfurt nach dem Neckar entbehren möchte, da eine solche für den Verkehr über Mainz nach dem Norden und Nordosten eine bedeutende Concurrenz bildet, und der Verlust durch eine Bahn von Mainz nach Darmstadt nicht ersetzt wird. Allein für die Residenz Darmstadt und die ganze Provinz Starkenburg ist die baldigste Ausführung der Main-Neckar-Eisenbahn eine Lebensfrage und daher die Nachgiebigkeit in Beziehung auf die Richtung der Bahn nach Mannheim oder zur Ausführung des ersten Vermittelungsvorschlages für eine Doppelbahn nicht zu bezweifeln, wenn ihm nicht andere Mittel, seinen Zweck zu erreichen, oder Baden zur Nachgiebigkeit in Beziehung auf die Bahnrichtung zu nöthigen, zu Gebot stehen.

Ein solches Mittel, Baden zur Nachgiebigkeit zu nöthigen, könnte vielleicht darin gesucht werden, daß Hessen eine Bahn von der Rheinschanze nach Worms und von Worms über Darmstadt nach Frank-

Digitized by Google

furt baut, oder daß es eine Bahn von der Rheinschanze bis nach Mainz ausführt; allein durch den ersten Bau würde Mainz der ganze Verkehr von Norden und Nordosten nach Westen und Süden entzogen, ohne irgend eine Entschädigung zu erhalten und durch den zweiten Bau würde Darmstadt und der Provinz Starkenburg nicht geholfen. Nur dadurch könnte die Absicht einigermaßen erreicht werden, daß Hessen zugleich eine Bahn von der Rheinschanze nach Mainz und eine Zweigbahn von Worms über Darmstadt nach Frankfurt ausführt, indem dadurch, ohne Verletzung von Mainz und Darmstadt, der Stadt Mannheim und dem Großherzogthum Baden der Verkehr vom Ueberrhein und den Rhein herunter nach Norden und Nordosten entzogen würde. Allein einestheils würde Mannheim darin entschädigt, daß es für den Verkehr von Norden und Nordosten über Frankfurt nach Süden und Südosten den Stapel gewänne, während Baden bei dem unmittelbaren Anschluß der Nordbahn an die badische Bahn nur den Durchzug hätte, und anderntheils würde bei dem Anschlusse in Heidelberg oder Friedrichsfeld der Verkehr vom Ueberrhein und den Rhein herunter nach Norden und Nordosten ganz oder theilweise ohnehin verloren gehen, zumal wenn dereinst die Bahn von der Rheinschanze nach Mainz in Vollzug käme. Hessen dagegen würde durch Ausführung der Bahnen von der Rheinschanze nach Mainz und von Worms über Darmstadt nach Frankfurt einen viel größeren Bauaufwand als für die Bahn nach Mannheim mit Einschluß der Bahn von Mainz nach Darmstadt oder von Mainz nach der Rheinschanze haben, weil weder Baden noch Frankfurt zu der Bahn von Worms über Darmstadt nach Frankfurt Beiträge leisten könnten, da Frankfurt sich dadurch für seinen Verkehr von Norden und Nordosten nach Süden und Südosten einen doppelten Stapel in Worms und Mannheim erschaffen würde. Der Aufwand für Hessen würde wohl so bedeutend sein, als für die Ausführung der Doppelbahn nach Mannheim und nach Heidelberg, nebst der Bahn von Mainz nach Darmstadt oder nach der Rheinschanze, da Frankfurt zu ersterer seinen Beitrag zu leisten hätte, der Vortheil aber für den Verkehr durch die Provinz Starkenburg wäre bei letzterer sowie bei der einfachen Bahn nach Mannheim viel bedeutender, als bei der Bahn nach Worms, da die Bergstrasse dadurch in den Verkehr eingezogen wird. Und endlich würde Hessen bei der Bahn nach Worms durch Erschaffung eines doppelten Stapels in Worms und Mannheim den allgemeinen Verkehr zwischen Norden und Süden auf's Aeußerste verle-

Digitized by Google

tzen, ohne diese Verletzung vor der öffentlichen Meinung genügend rechtfertigen zu können. Eine unausbleibliche Folge davon wäre eine weitere Bahn auf dem rechten Rheinufer von Worms nach Mannheim. Ueberdieß müßten Baden und Frankfurt gegen solche Plane von Hessen auf dem Vollzuge des Vertrags vom Jahre 1838 beharren, der, wie wir oben gezeigt haben, noch nicht als erloschen betrachtet werden kann.

Das Interesse von Frankfurt für die Ausführung der Main-Neckar-Eisenbahn ist größer, als für die Richtung derselben, da es als große Handelsstadt der Eisenbahnen nach allen Richtungen auf die Dauer nicht entbehren kann. Es wird sogar die baldigste Ausführung der Südbahn jener der Nordbahn vorziehen, da es, wenn erstere vollendet ist und letztere noch nicht, den Stapel des ganzen Verkehrs von Norden und Nordosten erhält. Eine dauernde Einsprache von Seiten Frankfurts gegen die Bahnrichtung nach Mannheim oder gegen Ausführung der Doppelbahn ist nicht zu erwarten, und wenn Baden und Hessen einig werden, nicht zu fürchten, weil durch die Bahnführung nach Offenbach und dann von Offenbach über Hanau nach Norden und Nordosten Frankfurt umgangen werden kann.

Ueberschauen wir unsere bisherige Ausführung, so sollten wir meinen, daß bei einer unparteiischen, zumal öffentlichen Discussion der einschlagenden Verhältnisse es nicht schwer fallen dürfte, sämmtliche Contrahenten zu der Bahnrichtung nach Mannheim zu vereinigen, da über Mainz eine Bahn nach der Rheinschanze vortheilhafter ist als nach Darmstadt und wenn Hessen keine Bahn von Mainz nach Darmstadt beabsichtigt, auch keinen gerechten Grund gegen die Bahnrichtung nach Mannheim vorbringen kann, Frankfurt aber ebenfalls keine stichhaltenden Gründe dagegen anzuführen vermag und überhaupt die baldige Ausführung mehr, als die Richtung wünschen muß.

Sollte jedoch Hessen eine Bahn von Mainz nach Darmstadt beabsichtigen, und deßhalb den Bau einer Doppelbahn nach Mannheim und Heidelberg beantragen, so darf Baden unter der früher angegebenen Voraussetzung im Interesse des allgemeinen Verkehrs nicht dagegen sein.

Digitized by Google

Wenn aber Hessen und Frankfurt weder den einen noch den andern dieser Vorschläge annehmen, so kann Baden ruhig und gerechtfertigt vor der öffentlichen Meinung zusehen, oder auf dem Vollzug des Vertrags vom Jahr 1838 beharren. Auf die einfache Bahn nach Heidelberg oder nach Friedrichsfeld einzugehen, verbieten die wohlbegründeten Interessen des Großherzogthums.

Gedruckt bei Fr. Moriz Hähner.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Date Due

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 02093 2771

Transportation
Library
HE
3080
.M22
G8

Grohe, J P
Welche richtung soll die Main-Neckar-eisenbahn erhalten?

Digitized by Google

Digitized by Google